

LES HOMMES DE L' AÉROPOSTALE

Témoignages

Présenté par Germain Chambost

omnibus



Vous n'avez encore rien fait

Une part importante de la légende de l'Aéropostale tient à la personnalité de celui qui en fut le pilote emblématique, puis le chef pilote : Jean Mermoz. Né en 1901, pilote militaire, notamment en Syrie, puis pilote sans emploi, avant d'être embauché par les Lignes aériennes Latécoère, Mermoz avait tout pour séduire le public, notamment féminin, et les journalistes. Sa stature et sa beauté, ses exceptionnelles qualités de pilote, sa virtuosité, sans oublier naturellement ses exploits, contribuèrent à donner de lui une image hors du commun. Cependant, avant d'être celui que l'on surnommait l'Archange, Jean Mermoz avait connu des épisodes moins glorieux, traversé de rudes périodes de chômage et de petits boulots. Il tenait à le rappeler, à se citer en exemple pour encourager ses jeunes camarades qui briguaient une place dans la phalange des équipages de la Ligne.

Dans Mes vols¹, il rappelle aussi comment il vécut l'épreuve de son engagement à la compagnie Latécoère, sous le regard impitoyable de Didier Daurat.

Un soir de l'été 1923, il passe pour la dernière fois les grilles de la caserne de Thionville, où est cantonné le 1^{er} régiment de chasse auquel il appartient. Il y a lié connaissance avec un autre pilote, qui lui aussi se « fera un nom » : Henri Guillaumet. Le voilà civil. « J'étais heureux. J'allais vivre enfin » écrit-il...

Vivre. C'est-à-dire piloter. Je ne me posais pas de questions. C'était un fait. Je ne concevais l'existence qu'aérienne.

Depuis le jour où, soldat adolescent, j'avais emmené une machine volante loin de la terre et su m'en servir, j'avais ça dans les doigts, dans la peau. Je n'y pouvais rien. J'étais né à ma vie véritable dans une carlingue. Je devais continuer.

Ma certitude n'était mélangée d'aucun souci. Des lignes aériennes toutes neuves s'ouvraient alors – vers Londres, l'Europe centrale, le Maroc et l'Orient. Des usines se montaient. Pilote d'essai, pilote de ligne – les places étaient toutes chaudes à prendre. J'en aurais une sitôt débarqué dans la grande ville. Je n'y connaissais personne – absolument. Qu'importait !

Je pensais à mes six cents heures de vol, à mes citations, à mes vingt et un ans. Qui pouvaient-ils trouver de mieux ? Et puis, j'avais tant de force, une telle ardeur ! Jamais compartiment de troisième ne berça une plus sûre espérance.

Je louai une chambre dans un meublé sinistre de la rue Réaumur. Mon premier achat fut un annuaire de l'aviation civile et commerciale.

Et j'écrivis, j'écrivis, j'écrivis. Tous les constructeurs, tous les directeurs et sous-directeurs des terrains, des usines, tous les chefs et sous-chefs pilotes, tous les noms des lignes aériennes y passèrent. A chacun, j'exposai fort poliment, mais non sans fierté, mes états de service et mon désir impatient de voler. Puis, j'attendis.

J'attendis en compagnie d'une amie qui aimait beaucoup les bals musettes. Nous y consacrons le peu d'argent qui me restait et celui qu'elle gagnait. J'avais toujours ma lavallière et mon

1. Jean Mermoz, *Mes vols*, Arthaud, 1937.

gigantesque chapeau noir. Les danseurs des endroits que nous fréquentions les trouvaient ridicules. Je n'étais pas patient. Il y eut de terribles bagarres. Heureusement, j'étais fort et agile.

Or, le temps commençait à se faire long, terriblement long. Aucune réponse ne me parvenait.

J'avais beau, trois ou quatre fois par jour, demander au bureau de mon hôtel si j'avais quelque courrier, j'entendais invariablement ces trois mots :

— Rien du tout.

Bientôt, ils furent suivis d'un regard hostile. Je devais une semaine. Et comment l'aurais-je payée ? Je n'avais même plus de quoi acheter des timbres. Cependant, je ne me décourageai pas.

« Ce sera pour demain », pensai-je.

Et, un soir, je triomphai. Une lettre m'attendait. Enfin ! Et sur l'enveloppe se détachait cet en-tête magnifique : « AVIONS HANRIOT. »

Je tenais un engagement. J'ouvris le pli. Il disait :

« Monsieur, en réponse à votre lettre du..., nous avons le regret de vous informer qu'il nous est impossible... etc. »

Je reçus quelques lettres de ce genre. Et ce fut de nouveau le silence. Maintenant, il ne s'agissait plus d'être pilote, mais de manger.

A quoi bon décrire en détail l'existence qui, alors, commença pour moi ?

Ils sont, hélas, des milliers et des milliers qui la connaissent, qui la mènent sur le pavé de Paris. Surtout aujourd'hui. Avec la crise et le chômage, le nombre est plus grand que jamais de ces jeunes gens fiers, sains, enthousiastes, qui attendent tout de la vie et qui n'en reçoivent que des miettes dérisoires.

Tout ce que je sais d'eux, tout ce qui m'attache invinciblement au peuple dont je suis sorti, toute la profondeur du sentiment fraternel que m'inspirent la jeunesse malheureuse et l'injustice de son sort, je l'ai appris au cours de ces mois d'intense misère.

Je ne les regrette pas.

Je savais qu'un jour, et un jour prochain, je volerais. Rien ne pouvait me faire renoncer à cette foi. Je ne voulais pas de profession autre que celle de pilote. Je tâchai simplement d'arracher au hasard des petites annonces les quelques

francs nécessaires à ma pitance. Mon amie traitait de folie, de chimère, mon rêve étoilé. Les femmes comprennent rarement les besoins désintéressés. Nous nous séparâmes. Cela valait mieux et pour elle et pour moi. J'étais libre de chercher à ma guise.

Je fis plusieurs métiers : manœuvre à la Compagnie aérienne française (en Syrie, j'avais appris à me débrouiller avec un moteur), gardien de nuit, balayeur de garage.

Aucune de ces occupations ne m'a laissé de souvenir pénible. Je m'entendais très bien avec les mécanos, dont je portais la cote bleue. J'apprenais d'eux les petits secrets mécaniques. Je partageais leur insouciance.

Mais il est un emploi que je dus parfois remplir et qui, jusqu'à présent, me donne la nausée.

Il existait alors, dans le quartier Réaumur, des officines où l'on copiait des adresses pour de grandes boîtes. Elles étaient payées quinze francs le mille. A condition qu'elles fussent écrites très lisiblement et sans erreur.

Quinze francs. C'est-à-dire au moins quinze heures de travail. Quinze heures à passer courbé, abruti, les doigts raides, dans une salle humide, crasseuse, enfumée, qui sentait l'odeur d'une vingtaine de faméliques ! Et cela pour un garçon qui n'aimait que l'air, le soleil et la puissante dépense physique.

Mais, même alors, je ne perdais pas confiance. Je savais qu'avec l'argent gagné ainsi j'irais le lendemain à Toussus, aux Mureaux, à Guyancourt, à Saint-Cyr, à Villacoublay, bref, sur quelque terrain d'aviation et que je regarderais les autres voler et que je reprendrais goût et courage à vivre.

Chaque fois, d'ailleurs, je demandais à être essayé. Mais je n'arrivais même pas à voir un chef pilote. Mon visage hâve, mes cheveux que je portais très longs, à l'artiste, ma garde-robe renouvelée au carreau du Temple n'inspiraient confiance à personne.

J'eus pourtant, durant cette période, un vrai coup de chance.

Dans un journal du soir que j'avais trouvé sur un banc, je lus aux petites annonces :

« Pathé-Cinéma demande pilote expérimenté pour simuler accident d'aviation. »

A ce moment, j'avais un emploi à peu près fixe. Je savais

très bien que si je manquais un jour à l'atelier, il serait perdu pour moi. Mais comment résister à la perspective de remonter en avion, fût-ce un jour, fût-ce une heure ?

Pour les crédits des différents textes reproduits,
se reporter en fin de volume

© 2013, Omnibus, pour la présente édition

ISBN : 978-2-258-10108-1 N° Editeur : 763

Dépôt légal : juin 2013

Omnibus | un département **place des éditeurs**



omnibus

Livres d'hier, lectures d'aujourd'hui

**Vous avez aimé ce livre ?
Venez en parler sur la page Facebook
des éditions Omnibus**

**Retrouvez notre catalogue sur
www.omnibus.tm.fr
et abonnez-vous à la newsletter
dans la rubrique Lettre d'information**

*Littérature française et étrangère,
Polar, S-F, Mer et Aventure,
Dossiers historiques, Anthologies thématiques,
Dictionnaires et Albums de poésies*